



TITLE:

清代福建の海船業について

AUTHOR(S):

松浦, 章

---

CITATION:

松浦, 章. 清代福建の海船業について. 東洋史研究 1988, 47(3): 472-501

ISSUE DATE:

1988-12-31

URL:

<https://doi.org/10.14989/154259>

RIGHT:

# 清代福建の海船業について

松 浦 章

## 一 緒 言

### 二 福建海船の活動海域

#### (一) 沿 海

#### (二) 海 外

### 三 福建海船の經營構造

#### (一) 沿海貿易船の運營構造

#### (二) 海外貿易船の運營構造

#### (三) 海船の經營構造

### 四 福建の海船

### 五 小 結

## 一 緒 言

清代前期の人藍鼎元は「福建全省總圖說」の中で、福建地方の地理的特色について次のように記している。

中國の東南諸省は皆濱海形勢の雄であるが、特に福建が最有力である。<sup>(1)</sup>

と中國東南沿海地區の中でも福建省は最有力の地と見ていた。その理由は福建省が海上活動において積極的であったこと

による。このことについて藍鼎元は、同説の中で、

大海は廣ろびるとし萬里はてし無く、江蘇、浙江、登州、萊州、關東、天津は家の庭のように見られ、琉球、呂宋、蘇祿、噶囉吧、暹羅、安南の諸外國は子供や孫が父母のひざもとをとりまくようである。<sup>(2)</sup>

という。福建省では海上航行によって、中國沿海地區の江蘇、浙江、山東、東北、天津等が自己の庭のように考えられていた。その上、外國とりわけ琉球、呂宋、蘇祿（スルー）、カラバ（ジャワ）、シャム、ベトナム等は福建にとって身近な國々であった。

藍鼎元のこのような考えが生まれる背景には、海に面した立地条件があり、それに適して、容易に海上に進出できる海船の存在があつたことは歴然であろう。

同治『福建通志』卷八十七の「海禁」の項に引く、莊亨陽の「禁洋私議」には海に濱した福建の經濟的特質を次のように記している。

福建は海隅に僻在し、人は多く財は乏しく、ただ海外貿易にたよるのみである。<sup>(3)</sup>  
とあるように、海外貿易が福建にとって重要な基幹産業と考えられていたのである。

福建省の沿海民衆が海上活動に積極的に進出していたことを藍鼎元は『鹿洲奏疏』卷四、「漕糧兼資海運」の中で次のように記している。

今の海道はすでに平穩であり、福建や廣東の商人は皆このことを知っている。私は海濱に生長したため海船が便利であることを慣れ見ており、商人が造船し、貨物を購入して福建の廈門から出帆すれば、順風を得られると十餘日で、ただちに天津に至れる。上は關東、下は膠州、上海、乍浦、寧波は皆福建や廣東の商船の貿易の地である。<sup>(4)</sup>

と記しているように、福建や廣東の海船が康熙二十三年（一六八四）の展海令以降、沿海の廣範圍にわたって積極的に活動していたことが知られる。

海上活動には海船が必要であるが、それに關して康熙十一年（一六七二）に靖海將軍の施琅が「論開海禁疏」において次のように記している。

あるいは一人で自から一船を造り、あるいは數人で協同して一船を造り、各地の客商が貨物を附搭することを認めて<sup>(5)</sup>いる。

とある方法を用いれば、大資本を持たない人々でも海船の建造は可能であつた。このような方法で造船し多くの人々が海上に進出したものと思われる。

そこで、本稿は、上述のような福建省において海船の經營がどのように運營されていたかを述べてみたい。<sup>(6)</sup>

## 二 福建海船の活動海域

康熙二十二年（一六八三）に臺灣の鄭氏が清に降ると直ちに海禁が解除された。その結果、内閣大學士の石柱が康熙二十三年（一六八四）七月に次のように上奏している。

臣が命を奉じて海に往き展界しますと、福建と廣東の兩省沿海の人々が群集となつて香をたき跪つき迎えてくれました。<sup>(7)</sup>

とあるように、臺灣に據つて清に對抗した鄭氏を經濟的に孤立させるために出された海禁策の遷界令が二十餘年に亘り續けられたが、それが解除されると福建や廣東の人々が大歓迎をしてこの政策を受け入れたとある。

その後、福建の海船は海外に積極的に進出して行く機會を得たのである。

福建の海船が進出した海域は中國大陸沿海海域のみならず、海外諸國に及んでいる。そこで、中國沿海と海外とに分け、その活動海域について述べてみたい。

## (一) 沿海

福建の海船が活動した中國大陸沿海海域は、北は渤海の沿海、南は廣東省に及んでいる。道光『廈門志』卷五、「商船」の條によれば、福建海船の活動領域を次のように記している。

商船の廈門より貨を販し、沿海を航行して南北に通商するものには、横洋船と販轆船がある。横洋船は廈門より臺灣の鹿耳門に渡る。この際黒水洋（黒潮）を渉る。黒水は南北の流れ甚だけわしく、船がこの海流を東西に横斷するため、この船を横洋船と言っている。この船の船首の長さは二丈以上のものである。<sup>(8)</sup>

とある。この横洋船はさらに次の船に分けられていた。

横洋船には臺灣より砂糖を積載して、天津に行つて貿易するものがある。これは大型で、糖船と呼ばれ、まとめて透北船とも言われる。<sup>(9)</sup>

とある糖船と透北船と呼ばれた大型船があった。この他に、次の船があった。

販轆船は又、南轆、北轆に分かれ、南轆は貿易のため、漳州・南澳・廣東の各地へ至つて貿易する船である。北轆は温州・寧波・上海・天津・登州・萊州・錦州へ行く貿易船である。<sup>(10)</sup>

以上の記事は廈門を中心にした記述であるが、中國大陸沿海では北は遼寧・河北・山東・江蘇・浙江等省に及び、東は臺灣、南は廣東省を主要な活動領域としていたことが知られ、福建海船は中國大陸沿海全海域に進出していたのである。次にこれら沿海海域に進出した福建海船の活動事例について述べてみたい。

## ② 錦州

錦州は渤海に濱した地であり、同地には天橋廠と馬蹄溝の二海口があった。この内、福建の海船が多く入港したのは天橋廠海口で、西錦州とも呼ばれていた。<sup>(11)</sup>

咸豐八年（一八五八）五月に盛京將軍慶祺が錦州の海口の天橋廠について次のように述べている。

錦州天橋廠海口は古くから福建や廣東・江蘇・浙江等の省からの沙船や鳥船が來航する貿易の地區であり、商店も多く、同地は極めて重要である。<sup>(12)</sup>

とあることから明らかなように、福建の海船の鳥船が東北海港の一つ錦州にも進出していたことが知られるのである。

福建の海船が錦州海口に入港した一例として嘉慶十八年（一八二三）に漳州府海澄縣所屬の靜字一七四九號船の場合について述べてみたい。

本年（嘉慶十八年）四月八日、同安縣より臺灣府に往き砂糖を裝載し、五月十五日、江南省松江府上海縣に往つて茶葉と交易した。七月六日、また上海縣より奉天省の西錦州へ往き、交易の後、黃豆一千石、白米十二包、鹿肉餅八包、牛筋五包、木耳七包、遠志十包、甘草十五包、丹蔘五包、赤芍藥七包、瓜子三十包、柴胡四包、防風六包を裝載し、本縣に歸帆しようとして、十月二十七日に出帆した。<sup>(13)</sup>

この靜字一七四九號商船は福建の同安から臺灣へ渡り砂糖を積載し、それを上海まで運搬した。そして上海で砂糖と茶葉を交易し、さらに西錦州即ち天橋廠まで運んで黃豆等と交易した事實が知られる。

このように福建海船の活動範圍は渤海沿海の港にまで及んでいる。

福建船は錦州のみならず蓋平へも進出している。康熙五十年（一七一）に蓋平に福建會館が建設されたことからも知られ、これも福建商人の陸路による遼東進出ではなく海路に據ったものであることは歴然であろう。<sup>(14)</sup>

清末に牛莊に來航した福建船について、『海關十年報告』に次のようにある。

廈門、泉州、興化、福州等福建省のジャンクでこの港（牛莊）との貿易をしているのは鳥船と呼ばれている。<sup>(15)</sup> 一般的に鵬船と言われている。これらの船は大型で二千市擔、小型で五百市擔を運搬している。

とあるように、主に福建の鳥船が遼寧省沿海港に進出していた。

⑤ 天 津

福建海船が天津に進出していたことは光緒『天津府志』卷三十三、榷稅、國朝の條に見える。

天津海稅。凡そ津・寧の海船及び江蘇・浙江・福建・廣東等の船の貨物や雜糧を裝載し、大沽海口より駛せ進んで來る者は、ここで納稅する。<sup>(16)</sup>

とあることから知られるように、福建や廣東の海船は天津へは海河河口の大沽より遡流して到った。その中に福建の海船があつた。福建海船の天津進出の具體例は、康熙五十六年（一七一七）七月初一日附の總督管理直隸巡撫の趙弘燾の奏摺中に見える。

本年六月十五日に福建泉州府晉江縣の雙桅洋船一隻があり、發字一千一百三十六號、船戸は陳順興、水手十九名で客貨の粗碗一萬五千箇、白糖五百簍、糖菓二十四桶、冰糖三十桶、竹笋二十六把、魚翅大小五捆、烏糖四簍と水手の攜帶の碗一萬箇を裝載していた。また福建泉州府晉江縣の雙桅洋船一隻があり、發字一千五百二十八號で、船戸は蔡興利、水手は十九名で、客貨の白糖五百五十簍、冰糖二十桶、糖菓四桶、粗碗一萬箇、粗小碗五千箇、魚鰾一捆を裝載している。部牌・縣照各一張、客人二名、侯世英・黃朝瑞である。<sup>(17)</sup>

とあるように、福建省泉州府晉江縣所屬の二隻の海船が天津に入港している。この後も福建海船が天津に入港した事例は多々知られる。<sup>(18)</sup>

◎ 山 東

福建海船が山東半島の沿海港に進出していたことは、雍正三年（一七二五）四月初七日附の布蘭泰の奏摺により知られる。<sup>(19)</sup>

（山東省）各海口には皆商船の往來があり、ただ福建・廣東・江蘇・浙江の船は萊陽・膠州に入港するものが多い。<sup>(19)</sup>とある。福建船は主に萊陽即ち登州と膠州に入港していた。膠州に入港する福建船については、雍正三年六月十六日附の

登州總兵官の黃元驥の奏摺に見える。

私に思いますに、膠州・萊陽・昌邑・蓬萊の各海口のうちただ福建・廣東の貨物だけは、膠州海口に入港して來るものが多い。<sup>(20)</sup>

と山東省においては福建海船の進出港の中心は膠州であったことが知られる。

膠州へ入港した福建海船の事例は次に見える。

船戸の柯啓隆等が口稱するに、啓隆等は福建漳州府海澄縣の商人で、本縣の票、靜字三百六十七號をたまわり、關の部牌、洪字一百四十二號をたまわり、鳥船一隻に乗組み、全員で二十三名であった。乾隆十四年三月二十九日、廈門より出帆して、浙江に往き貿易し、六月十三日、浙江を出帆して山東に行つて貿易した。水手六名が膠州で銀を受け取りに行つた以外、客人一名が乗船し、現在の十八名で十月二十五日に膠州を出港した。<sup>(21)</sup>

とある福建漳州府海澄縣の靜字三六七號商船が廈門から浙江おそらく寧波と思われるが、同地で交易し、さらに山東の膠州へ行つて交易したことが知られる。膠州が福建海船にとって主要海港の一つであったことは明らかである。

#### ④ 上 海

福建海船にとって沿海貿易の最大の貿易相手港は上海であつたと思われる。それは、乾隆十八年（一七五三）七月初四日附の提督江南總兵官左都督林君陞が次のように述べていることから知られる。

思いますに、劉河・川沙・吳淞・上海各口に福建や廣東の砂糖船があり、四、五月の南風の季節に江南に來て貿易し、九月、十月の間に棉花を買い入れて歸帆しています。<sup>(22)</sup>

とあるように、中國東南沿海地區で生産された砂糖が福建や廣東の海船によって上海附近の海口にもたらされていた。

乾隆十四年（一七四九）に福建福州府閩縣の船戸蔣長興は鳥船で四月二十二日に廈門へ往き砂糖を積載した。そして五月十五日に上海へ入港してそれを販賣し、七月七日に上海で茶葉を購入して出帆し、遼西の錦州海口に向つていた。<sup>(23)</sup>



清代海船の活動領域を包世臣が「海運南漕議」の中で次のように評している。

吳淞口を出て、南に遙くに浙及び閩・粵をもつて皆南洋となし、北に遙くに通・海・山東・直隸及び關東をもつて皆北洋となす。南洋磯島多く、水深く浪おおきく、鳥船にあらざればすすめず。北洋沙磧多く、水淺く礁も硬し。沙船にあらざればすすめず。<sup>(24)</sup>

とある。包世臣は長江河口の吳淞口を基點に北は沙船、南は鳥船の活動領域と見ていた。しかし、上述したように、福建の海船である鳥船は長江河口以北の海域にも多數進出している。この事實と、包世臣の指摘する海船の活動領域とを勘案すれば、次のように考えることが出来るのではあるまいか。

福建の鳥船は、東南沿海地區産の砂糖の重要な市場として上海を交易市場とし、北洋海域に鳥船が進出する場合でも、必ず寄港地として上海を最大の交易港としたのである。

### ◎ 寧 波

浙江省における沿海貿易の最大の交易市場は寧波であり、寧波へは福建の海船も多く來ていた。<sup>(25)</sup>『海關十年報告』の寧波の記事の中に次のようにある。

毎年一〇〇隻を越える福建のジャンクが〔寧波へ〕入港して來る。<sup>(26)</sup>  
とあるように、寧波の港へ一年に百隻餘りの福建の海船が進出していた。

咸豐四年（一八五四）當時、寧波に居た段光清は『鏡湖自撰年譜』の中で、福建船が着く寧波の埠頭について次のように記している。

福建の商船は常に桃花渡の江中に停泊しているため、〔寧波城の〕東門一帶は福建人の水手が最も多い。<sup>(27)</sup>

と記していることから明らかなように、寧波の桃花渡は甬江と餘姚江と奉化江の三江が合流する地點にあり、その所が福建船の停泊地になっていた。

福建海船の寧波入港の數が多かつたことは同地に福建人等によって建造された海神を祀る天后宮の存在によつても知られる。<sup>(28)</sup>

# ① 溫 州

溫州に福建船が入港していたことは『海關十年報告』の溫州の次の記事から知られる。

約二十隻のジャンク、即ち閩船があり、溫州と福州・興化・泉州・漳州との間で貿易を行なっており、一年に六回から七回の航海をしている。<sup>(29)</sup>

とあるように、福建船が溫州との間でも貿易しており、福建から距離的に近いこともあり、一年に六回く七回の航海という高い稼働率で航運活動が行なわれていた。

# ② 臺 灣

福建船が臺灣へ進出した時期は、不明であるが、オランダが臺灣の臺南を占據した時には進出していた。明朝の天啓二年（一六三二）の頃には、臺南の地に中國船が來航している。

中國より毎年、三、四艘のジャンク船、絹織物を積み來たりて日本人と取引せり。<sup>(30)</sup>

とオランダ側の記録に見える。この中國船の船籍は不明であるが、地理的なことから、おそらく廈門あたりから來航した福建船であつたと思われる。

乾隆『臺灣府志』卷二、海防、臺灣縣、鹿耳門港の條によれば、福建から臺灣へ渡る水路を次のように記している。

廈門より臺灣に至る大商船及び臺灣所屬の小商船は諸羅縣、彰化縣、淡水廳に行つて貿易する場合は、全てここ（鹿耳門港）より出入する。<sup>(31)</sup>

とあるように、福建の廈門から臺灣へ赴くには鹿耳門港が航海上の目標地點であつた。

## (二) 海 外

福建の海船は沿海貿易のみならず、海外へも進出していた。道光『廈門志』卷五、洋船の條に、海外貿易船について次のように記している。

洋船は即ち商船の大きなもので、船は三本の帆柱を用い、帆柱には外國産の木を用いる。洋船の大きなものは萬餘石をも載せることができ、小さいものでもまた數千石を載せる<sup>(32)</sup>。

とあるように、大型帆船が海外に向けて用いられていた。これら大型帆船が福建から出帆して出向いた地域は、同書によると次の國々である。

廈門では内地の船が南洋へ往つて貿易することが准<sup>ゆる</sup>されている。其の地は噶喇吧（カラバ）、三寶壠（サンホアンガ）、實力（セラト）、馬辰（バンセルマシ）、埧仔（チヤ）、暹羅（シャム）、柔佛（ジョホール）、六坤（リゴール）、宋居勝（シンクラ）、丁家盧（トレンガス）、宿霧（セブ）、蘇祿（スルー）、東埔（カンボジア）、安南（ベトナム）、呂宋（ルソン）<sup>(33)</sup>、諸國である。

と記している。

これらの諸國に福建海船が進出しており、換言すればその海域は日本、フィリピン、ボルネオ島、ジャワ島、マレー半島及び中國大陸、インドシナ半島に圍まれたほぼ全海域であった。

日本の元祿三年（康熙二十九年、一六九〇）七月二十七日に長崎へ入港した廈門出帆の八十八番船の報告によると、廈門から東南アジア地域へ進出していた福建船の様子が知られる。

廈門より咬啞吧、大泥、暹羅、六崑、麻六甲、<sup>(34)</sup>此所々江商賈に參申候船共も、私共出船仕候迄に皆々致歸帆候、此船共は御當地（長崎）江參船共に而は無御座候。

表1 1715—54（康熙五四—乾隆一九）年バタビア（カラバ）  
入港中國船の出港地及び歸港地 上位5港

地名		バタビア入港總數 499隻		バタビア出港總數 461隻	
厦門 廣東 寧波 東京 <sup>註</sup> 上海	①	272隻	54.5%	①	244隻 52.9%
	②	81隻	16.2%	③	75隻 16.3%
	③	73隻	14.6%	②	81隻 17.6%
	④	43隻	8.6%	④	27隻 5.9%
	⑤	11隻	2.2%	⑤	15隻 3.3%
合計		480隻	96.2%	442隻 95.9%	

出典：George Bryan Souza, *THE SURVIVAL OF EMPIRE; Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630—1754*, Cambridge U.P., 1986. p.138.

（註）東京は長崎來航の東京船の例から中國商人による貿易船と考え表中に算入した。

とあるように、康熙二十三年（一六八四）の展海令施行後のまもない時期に、厦門からカラバ（バタビア）、ソントラ、シャム、リゴール、マラッカ等の地に福建の海船が進出しており、これらは長崎に來航する日本貿易船とは別に貿易活動を行っていた船であることが知られる。

福建船のカラバ貿易について、同三年（康熙二十九、一六九〇）の六月二十七日に長崎に入港した六十九番咬啗吧船の報告によると、同時期に福建からカラバに進出していた貿易船は次のものであった。

尤厦門、福州、漳州之方より咬啗吧江參候船共拾艘餘も御座候。<sup>(35)</sup>

とあるように、福建の厦門や福州や漳州からカラバへ貿易に行く船は一年に十隻餘に達していたことが知られる。さらに元祿六年（康熙三十二、一六九三）の七十八番咬啗吧船の報告によると、カラバへ來航する中國船は次のようであった。

唐船之儀は去年より彼地江罷渡り申候船共、私共船共に拾七艘に而御座候。<sup>(36)</sup>

とあるように、中國海船は一年に二十隻前後の來航が見られた。その内福建の海船は全體の半分を占めていたのである。これらの中國海船によってカラバに渡った中國の人々は數萬人にも及ぶと見られていた。<sup>(37)</sup>

一七一五年（康熙五十四）より一七五四年（乾隆十九）までの四十年間に、カラバ即ちバタビアに入港した中國船の總數は上の表1より知られる。

パタビアに入港した中國船の出帆地は廈門が全入港数の半分以上を占めている。またパタビアより歸帆する際の中國の目的港も廈門が一位で半数以上を占めている。このことから、廈門からパタビアに入港した船はこの四十年間で、一年當り六隻から七隻であつたと考えられる。廈門を基地にする福建海船はジャワ島のパタビア即ちカラバも重要な海外貿易地であつた。

シャムへの福建船の進出については元祿三年（康熙二十九年、一六九〇）七月六日に長崎に入港した八十一番暹羅船の報告によつて知られる。

大清之地廣東、漳州、廈門、此所々より去年も商賣に罷渡申候船、都合拾四、五艘も御座候、大方皆本國江歸帆仕船共に而御座候。<sup>(38)</sup>

とあるように、廣東省や福建省の漳州や廈門からシャムに貿易に行った海船は十四、五隻もあつた。その中でも福建海船が多数を占めていたことは右の報告中で、福建の地名を具體的に二箇所も掲げていることから明らかであらう。

東埔寨（カンボジア）へ福建船が進出していたことは、元祿九年（康熙三十五年、一六九六）八月十七日に長崎に入港した八十一番東埔寨船の報告から知られる。

惣而福建・廣東・浙江表より商船都合五艘、東埔寨江罷渡り商賣仕申候。<sup>(39)</sup>

とあるように、福建海船はカンボジアにも進出していた事實が知られる。

このような福建海船の海外進出について、福建漳州府漳浦縣の蔡新は乾隆六年（一七四一）に、<sup>(40)</sup>  
福建や廣東の海外貿易船はおおよそ百艘を下らない。

と、百隻近くの福建海船が海外に進出していたことを述べている。

事實、乾隆十六年（一七五二）より同二十一年（一七五六）まで、閩海關から海外に進出した貿易船は次のようにある。

内地の販洋商船で毎年出帆するものは、五十餘隻より七十餘隻ほどに達する。<sup>(41)</sup>

とし、十八世紀中葉、一年に五十隻から七十隻餘りの福建の海外貿易船が廈門より出入港していたことが確認される。同時期の廣東船の約三倍あった。<sup>(42)</sup>

中國の海外貿易船の數は時期により増減があったと思われるが、一八三〇年頃の中國の海外貿易船は一年に二百二十二隻と見られていたから、<sup>(43)</sup>假に同數が中國の海外貿易船の十八世紀の全數と勘案すると、少なくとも三分の一が福建海船で占められていたと考えられる。

### 三 福建海船の經營構造

上述のように廣範圍に活動していた福建海船の經營構造はどのようになっていたであろうか。沿海貿易船と海外貿易船の場合に分けて述べてみたい。

#### (一) 沿海貿易船の運營構造

道光『廈門志』卷五、商船の條に沿海貿易船の乗組員の構成を次のように記している。

南北通商の船、船ごとに出海一名、即ち船主なり。舵工一名、亞班一名、大纜一名、頭旋一名、司杉板船一名、總舖一名、水手二十餘名、或いは十餘名なり。<sup>(44)</sup>

とある。

船主が出海とも言われたことは『廈門志』卷十五、俗尙に、

船を領し貨を運び出洋する者、出海という。<sup>(45)</sup>

とある。また臺灣の光緒『苗栗縣志』卷七、風俗考には、

船中に出海と名づくる者あり、帳〔簿〕を司さどり貨物を收攬す。<sup>(46)</sup>

とある。積荷の全責任を有する職にあったことが知られる。廣東省の澄海縣の場合も同様であった。嘉慶『澄海縣志』卷六、風俗、生業にも、

船の頭目に三あり、首は出海なり。數を掌り通船の諸務を兼管す。<sup>(47)</sup>

とあるように、海船の一番重要な職が出海即ち船主であった。この船主は行商とも言われた。<sup>(48)</sup>

舵工は舵工のことで、『海運備探』卷五、船式の舵工の條に、

舵工、正・副二人、正舵は針盤羅經および調度一切を主さどる。副舵、舵を主さどるといへどもただ正舵の意指を承くのみ。<sup>(50)</sup>

とある。日本へ來航した船の場合は、

舵工<sup>カチヲ</sup> カチヲ取、夥長ト心ヲ合、風ヲ辨シ波ヲシノク。<sup>(51)</sup>

とあるように、帆船のカジを取った。

亞班のことは、『臺海使槎錄』卷一の赤嵌筆談に、

風を占い向きを望む者あり、篷桅の繩に縁って上り、登眺し盤旋す。ついに怖畏する無し。名づけて亞班<sup>(52)</sup>という。

とあり、また、日本へ來航した貿易船については、

亞班<sup>アバン</sup> 帆柱、身ヲ帆柱ニ登ル。<sup>(53)</sup>

とあるように、帆船の帆柱に登って、風向き針路を確認する職にあった。

大繚は、『海運備探』卷五、船式に、

大繚 二人、頭巾頂篷、大桅上旗號を主さどり、尾送篷大篷上の一切の繩索を帶管す。<sup>(54)</sup>

とあるように、主帆柱の帆の上げおろし及び旗等のことを行なった。

頭錠は頭錠<sup>(55)</sup>のことで、沙船では錘頭<sup>(56)</sup>と言った。船のいかりを司さどった。<sup>(57)</sup>

司杉板船は、『臺海使槎錄』卷一に、

船ごとくに杉板船一隻を載せ、もって登岸に便あり、出入はことごとく舟の側〔面〕<sup>(58)</sup>においてす。  
とあり、日本への貿易船については、

杉板工<sup>サンペンコウ</sup> ハシフネヲ主ル。テンマノコトナリ。<sup>(59)</sup>

とあるように、大型船からの積荷のあげ卸し、乗船者の岸より船への昇降に使われる小型船が杉板船で、司杉板船はその管理を行った。

總舗は『海運備探』卷五に、

總舗、一人、鍋飯、柴米の事を主さどる。<sup>(60)</sup>

とあるように、總舗は帆船の食事係即ちコックであった。

水主はまた工社<sup>コシヤ</sup>や目侶とも呼ばれ、日本貿易船では、

工社<sup>コシヤ</sup> 水主なり。<sup>(61)</sup>

とある。

以上が沿海貿易船の乗組員の構成員であるが、それでは、この船に何名程の乗組員がいたのであろうか。

漂着した福建の沿海島船の例より見ると、客商、船客等の船舶乗船者を除き、乗組員はほぼ二十名から三十名の間であり、中には五十名の例も知られる。一般的には天津に入港した福建の海船の事例から十七、八名から二十五名程度の乗組員で占められていた。<sup>(62)</sup>

## (二) 海外貿易船の運営構造

海外貿易船の場合は、『廈門志』卷五、洋船に、赤嵌筆談より引いて、



外國に通販の船、船ごとに船主一名、財副一名、貨物錢財を司どる。總樺一名、事件を分理す。火長一は正、一は副、船中の更漏及び駛船、針路を掌る。亞班、舵工各一正、一副、大纜、二纜各一、船中の纜線を管す。一旋、二旋各一、旋を司どる。一遷、二遷、三遷、各一、桅線を司どる。杉板船一は正、一は副、杉板及び頭線を司どる。押工一名、船中の器物を修理す。擇庫一名、船艙を清理す。香工一名、朝夕、香楮を焚し祀神す。總舖一名、また火食を司どる。水手數十名<sup>(63)</sup>。

とあるように、海外貿易船は、船主、財副、總樺、火長、亞班、舵工、大纜、二纜、一旋、二旋、一遷、二遷、三遷、杉板船、押工、擇庫、香工、總舖、水手等の構成員で占められ沿海貿易船より大型船であることから、その構成は複雑であった。

沿海貿易船の構成員と特に異なる職務は次のものである。即ち財副、總樺、火長、一遷、二遷、三遷、押工、擇庫、香工である。これらの職務内容を説明してみたい。

財副は財副<sup>(64)</sup>とも呼ばれた。日本へ來航した中國船では、

財副<sup>ツツイフ</sup> 荷物等用商賣諸事日記等主<sup>(65)</sup>ル。

とあるように、船内の積荷の管理、貿易取引の諸事を處置した。咸豐元年十二月六日（一八五二年一月二十六日）に長崎に入港した亥四番船であった豐利船の日記が残されているが、それを記したのは副財副の陳吉人であったから、いわゆる航海日誌に該當する船内の日記を記すのが財副の重要な仕事の一つであったことは明らかである。

總樺は總管、總官とも呼ばれ<sup>(67)</sup>、

總官<sup>フヤンクワン</sup> 船中諸事肝煎奉行す<sup>(68)</sup>。

とあるように、船中の諸事を處理する職務であった。

火長はまた夥長<sup>(69)</sup>とも呼ばれ、

夥長、察地理 地理ヲ知、天氣ヲ考、日月星ヲ計。<sup>(70)</sup>

とあるように、船舶の航行において重要な職務であり、航海士の職務に相當する。

一遷、二遷、三遷はまた一仟、二仟、三仟とも呼ばれ、船の帆柱の帆の昇降に必要な引き繩を擔當している。<sup>(71)</sup>

押工は船中の器物の修理を擔當したとあるように、船大工の職に該當する。<sup>(72)</sup>

擇庫はまた値庫とも呼ばれ、船艙内の全積荷の管理、保管を擔當した。<sup>(73)</sup>

香工は香公とも呼ばれ、<sup>(74)</sup>

香工<sup>ヒヤンコ</sup> 船神ノ香花ヲ主ル。朝夕但拜ラス。<sup>(75)</sup>

とあるように、船内に祭られている航海神の天后等の祭事を擔當した。天后聖母の誕生日とされる三月二十三日には船中では特別行事が取り行なわれたから、香工はその際には重要な職にあったものと思われる。

水手は先に述べたように工社とも呼ばれ、「大ハ百十人、中ハ六、七十人、小ハ三、四十人」<sup>(77)</sup>とあるように多數乗船している。

以上が福建の海外貿易船の職務であるが、この他に海上防備の關係から炮手のいる船もあったことが知られる。<sup>(78)</sup>

これら海外貿易船の乗組員總數は實數で何名であったろうか。南海方面へ出船する貿易船について、

從前商船出洋の時、船ごとに報ずるところの人數は舵水、客商を連らね、總計多きは七、八十人をすぎず、少きは六、七十人なり。<sup>(79)</sup>

とあるように、ほぼ六十名から八十名であった。日本へ來航した中國商船は百名程度の乗組員があったから、一般的に船舶の大小により差があると思われるが六十名から八十名の乗組員がいたものと考えられる。<sup>(80)</sup>

このことから、沿海船の十數名から二十餘名の規模と比較して三倍から五倍以上の違いがあり、海外貿易船の方が沿海船より一層大型船であったことは明らかである。

## (三) 海船の經營構造

先に述べた船舶乗組員と經營主との關係はどのようになっていたのであろうか。

道光『廈門志』卷十五、俗尙によれば、船舶を造船する資本家を次のように呼んでいる。

大船を造るに數萬金を費やす。船を造り貨を置く者は財東<sup>(81)</sup>と言う。

とあるように、財東と言われた。

この財東が實際に船主や船舶所有者である船戸との關係を記した事例が知られる。寶曆元年(乾隆十六、一七五二)十二月に長崎へ入港した未十一番船が福建に漂着した日本人を送還した<sup>(82)</sup>。その際の關係文書が『唐國漂流記』<sup>(83)</sup>に知られる。この文書によると、寧波在住の福建商人信公興は日本側では荷主とし、乗組員は「財東」<sup>(84)</sup>と記している。この財東信公興と船主<sup>(85)</sup>行商と船舶所有者である船戸との關係は同文書から次のように知られる。

今商人信公興をして行商鄭青雲を倩<sup>と</sup>い、本縣(鄭縣)の船戸彭世彩の船隻を雇い、貨を購入し、往洋貿易せしむ<sup>(86)</sup>とある。

資本家である財東は、行商即ち船主を倩い、さらに財東は船戸の船舶を雇用し、海上貿易を行なった。

財東と船主との間に成立する「倩」關係とは、單なる雇用關係でなく、一種の委託もしくは代理の意味を有していた<sup>(87)</sup>。

即ち船主行商は財東に代つて貿易地での商取引の最も重要な職にあつた。船主の商取引の結果が財東の収益に大きく關係していたからである。

財東はまた「東翁」<sup>(88)</sup>とも呼ばれ、貿易船の出帆に當つての財東と船主等の人間關係の一齣は先に觸れた『豐利船日記備查』<sup>(89)</sup>に描かれている。

乗組員の雇傭に關する詳細は明らかでないが、日本貿易船の場合には次のように知られる。

唐人七十八人之内十人程は、人柄も格別宜相見え申候、公邊向は船主沈敬瞻、財副顧寧遠兩人にて取計、其餘之唐人は相構不申、水主取計方は總官林天從差配いたし、副船主方西国（90）は名通之由、外六十四人之水手等は、日本にて引當候へは、馬方船頭坏之輕き身分にて、南京出帆之節、何れも雇入候者とも之由。

とある。船舶乗組員の最重要責任者は船主、財副であり、その他水手等の船員等は總官の支配下にあった。彼等は江戸時代の交通關係の職種に従事する人々と同様に見られ、出帆時に雇傭されていた狀況が知られる。

日本貿易船は江戸中期以降鳥船であつたこともあり船員等（91）は特に福建出身者で占められている。

福建では古くから海に出ており、特に清代の漳州府や泉州府において、

兩府の人民はもとより三等ある。上等の者は海上貿易を事業とし、下等の者は船員や漁業や船を操縦し人足となつて生計をたてる。ただ中等の者が農業につとめ、日々を重ねる。このため各屬は米の貴きを患わず、米無きを患う（92）と言われていたように、多くの人々が船員となつていた。

それは、簡単に船を造船するだけの資力が無いためである。雍正年間で藍鼎元は海船の造船費を大型船で七、八千兩、小型船で二、三千兩（93）とし、乾隆初年に蔡新は大型船で萬金、小型船でも四、五千兩（94）と見積つていたからかなりの資産家でなければ造船は困難であつた。しかし一般には、

數人を合せ一店舗を開く。あるいは一船を製造すれば金と姓す。金は合のごときなり（95）。

と數人で資本を調達して造船する方法が取られている。事實、日本に來航した鳥船には「金全勝」等のように金字號を附した船が多く見られる（96）。これらも合資によって造船されたものと考えられる。

#### 四 福建の海船

福建の海船はそれではどのような種類があつたのであろうか。『海關十年報告』によって述べてみたい。

まず福州の場合について、同報告では次のように記している。

土着の海運業に關して、この港で雇用されたジャンクの数<sup>(97)</sup>は確かめることは出来なかつたが、大凡であるが一年の登録は二千以上と見積もられる。これらは定期商船と見なされ、それらの屬する地域あるいは場所によつて四つの明確なグループに分けられる。それらは全て塗料の色から識別できるしを船體につけている。

とあり、福州に入港する海船が船體の塗料の色から四種に分類されていた。その四種とは次のものである。

- (一) 寧波ジャンク、黒色の船體で烏鰲。
- (二) 福建ジャンク、綠色の船首で綠頭。
- (三) 廣東ジャンク、赤色の船首で紅頭。
- (四) 臺灣ジャンク、白色の船底で白底。<sup>(98)</sup>

とある。この内、福建ジャンクの活動について、同報告は次のように記している。

綠色、福建のジャンクは福州と北方との間、とりわけ天津との間に雇用されていて、一航海に一年を要している。これらの輸出貨物は主に紙や竹製の槌であり、輸入貨物は果實や豆類や藥材からなっている。泉州ジャンクはこのグループに屬し、特に福州と臺灣との間を定期的に往復している。これらは島々に一般的な雜貨を運び、歸帆に際して砂糖や鹽をもたらし<sup>(99)</sup>。

とあるように、福州所屬もしくは福建に船籍を有する福建海船は北方貿易、主に天津との沿海貿易に従事していた。福州に入港する泉州船籍の海船は福州と臺灣間の貿易を行なっていたことが知られる。

さらに、同報告第二編第二卷に、福州の海船の事情を、

ジャンク貿易は大變廣大で明らかに繁榮している。この港<sup>(100)</sup>(福州)と天津、山東、牛莊との間に貿易しているジャンクは北駁という船式である。このクラスのジャンクは約四十艘ある。

とあり、また、

福州と興化や温州や寧波との間の貿易は烏鰲と呼ばれるジャンクにより行なわれている<sup>(101)</sup>とあり、さらに、

北商船と呼ばれるジャンクの一群があり上海と芝罘との間に貿易し、その数は約六十隻である<sup>(102)</sup>とあるように、福州では活動領域により、北駁、烏鰲、北商船等と呼ばれる沿海船があり、この他、海鹽船、臺灣船や寧

波と温州との間に従事した白底船が知られる<sup>(103)</sup>。

他方、廈門における海船の種類について、同報告の第一編では次のように記されている。

廈門の港に登録された海上航行ジャンクの積載能力は毎年約二十萬擔あるいは一萬一千九百トンである。祥芝北、大北、小北、駁仔と中國名が附けられた四種のジャンクがある。

確認出來得る範圍で全トン数の約七十七%が廈門と臺南との間の一般貨物と多くの旅客運送に従事している。5%が廈門と澎湖列島との間に従事し、8%が廈門と寧波、芝罘、上海、天津間に従事し、5%が廈門と金門との間に、残りの5%が廈門とナモア諸島や汕頭との間に従事している<sup>(104)</sup>。

と廈門海船の種類とその活動領域の割合分布を記している。それでは、この四種の海船はどのように活動領域が異なっていたのであろうか。それについて、同報告の第二編第二卷の廈門に見える。

祥芝北はただ臺灣と貿易している。大北は芝罘、牛莊、天津と貿易している。小北は温州、寧波、上海と貿易している。駁仔はナモア島、汕頭と香港と貿易している<sup>(105)</sup>。

とあるように、遼寧省、河北省方面へは大北が、江蘇、浙江省方面へは小北が、臺灣へは祥芝北が、廣東省方面へは駁仔と呼ばれる海船が貿易に従事していたことが知られる。

以上のような福建での報告に對して、これらの福建船が入港した沿海港の報告に據ると福建船はどのような船式であつ

だろうか。

牛莊に入港した福建船については、

福州ジャンク（船船）、これらは一年に約五〇から七〇航海をしている。<sup>(106)</sup>

と牛莊には一年に五〇艘から七〇艘が入港していた。これらの船式は、

廈門や泉州や興化や福州の福建省からこの港と貿易するジャンクは鳥船と呼ばれているが、しかし、一般的に鵬船と  
言われている。<sup>(107)</sup>

とある鳥船であった。

山東の芝罘に入港した福建船について、

福州や廈門ジャンク、即ち福州や廈門のジャンクは鵬船や鳥船として知られている。これらの積載量は大型で七千  
擔、小型で二千八百擔あり、その船員数は四十から三十五名である。<sup>(108)</sup>

と牛莊同様、鳥船と呼ばれていた。

錦州へ入港した福建船は錦州の地方志の記載からも鳥船であることが知られる。

以上のことから、福建の海船は一般に鳥船と呼ばれた船式であり、福建ではその船の大きさや目的地によって地方名や  
地域名を附した名で呼ばれていたと考えられる。

## 五 小 結

上述のように清代における福建海船の活動について、その活動領域及び經營狀況、その船式について論じた。

福建海船の活動領域は中國沿海貿易の場合主に南は廣東省の潮州附近を最南端にして、北は現在の遼寧省、河北省、山  
東省、江蘇省、浙江省に及ぶ福建省以北の全沿海地域に及んでいた。とりわけ、蓋平、牛莊、錦州等の東北海港、天津、

芝罘、膠州、上海、寧波、温州等を主要貿易港としていた。

他方海外貿易に出帆した海船は主に廈門を基地に日本、南西諸島、臺灣、フィリピン、ボルネオ、インドネシア群島、マレー半島、インドシナ半島に圍まれた海域に出帆しており、特にフィリピンのマラとの貿易は福建の海外貿易において重要な位置にあった。

福建海船は沿海船が二十數名の船員から成る船舶で、海外貿易船は船員が五十名から百名に達する大型船を擁しており、船員の職務は複數に分擔業務がおこなわれていたのである。

福建海船の船式は一般的に明代末期頃から發展してきた鳥船であり、その貿易地等から福建では航行地域、海域に擬した名稱で呼ばれていたことが知られる。

このように福建海船が沿海にと多數出帆して行つた背景には福建の地理的背景を看過することは出来ない。

雍正四年（一七二六）閩浙總督であつた高其倬が次のように述べていることが福建の地理的經濟事情を物語っている。

民のいよいよ富む者は船主となり、商人となる。民の貧しい者は頭舵となり水手となる。一船には、<sup>(109)</sup> ば百名が一年に往つて還つて來て千餘金、あるいは數百金も手に入る。水手の者達もまた人ごとに、二・三十金を得ることができる。これらの人々は長年に福建の米糧を食べないうゑに、銀を得て歸つて來て、その家族を養ひ、職人も皆大いになり<sup>(110)</sup> を得られるのである。海外貿易船が一航海すれば、店を開き店舗も設けることができ、また商人の家を維持して<sup>(110)</sup> いくのに十分である。

とあることから明らかであろう。

これら海外貿易船によつて福建船にもたらされる經濟効果が雍正十一年（一七三三）の郝玉麟の奏摺に見える。

毎年<sup>(110)</sup>の福建省の海外船は、およそ外國銀を二、三百萬を得て、内地に載せ回り、利息の贏餘によつて耕耘の不足をたすける。



とあるように、海上貿易で福建にもたらされる外國銀が福建經濟を活性化していたと言えるであらう。

## 註

- (1) 藍鼎元『鹿洲初集』卷十一、說「福建全省總圖說」に、次のようにある。

宇內東南諸省、皆濱海形勢之雄、以閩爲最。

- (2) 同書、卷十二、說「福建全省總圖說」。

大海汪洋、萬里無際、江浙、登萊、關東、天津、視若戶庭。琉球、呂宋、蘇祿、噶囉吧、暹羅、安南諸番、若兒孫環繞膝下。

- (3) 同治『福建通志』卷八十七、「莊亨陽禁洋私議」。

- (4) 藍鼎元『鹿洲奏疏』「漕糧兼資海運」第四。

今之海道、已爲坦途、閩廣商民、皆知之、臣生長海濱、習見海船之便利、商賈造舟置貨、由福建廈門開駕、順風十餘日、卽至天津、上而關東、下而膠州、上海、乍浦、寧波、皆閩廣商船貿易之地。

- (5) 『重修臺灣府志』卷二十、藝文一、施琅「論開海禁疏」に次のようにある。

或一人自造一船、或數人合造一船、聽四方客商貨物附搭。

- (6) 近年の中國海運史關係の研究の動向は松浦章「中國海事史研究の現況」(『東洋史研究』第四五卷第二號、一九八六年九月)でのべた。歐文關係の研究は次の論文が米國の研究を中心に要領よくまとめている。

Robert Gardella; THE MARITIME HISTORY OF LATE IMPERIAL CHINA: OBSERVATIONS ON CURRENT CONCERNS AND RECENT RESEARCH, LATE IMPERIAL CHINA, Vol. 6, No. 2, Dec. 1985. 以下に「福建の廈門を中心とする次の海上貿易の研究書が刊行されている。

Ng Chin-keong; TRADE AND SOCIETY: THE AMOY NETWORK ON THE CHINA COAST, 1683-1735, Singapore U. P., 1983. (吳振強著『廈門的興起』)。

同書は第一章、地方風の南福建一六〇〇—一八〇〇、第二章、廈門の興起、第三章、廈門の沿海貿易網、第四章、商人、第五章、社會政治的環境と五章に涉り廈門が海上貿易により臺頭した要因を論じている。

また、拙稿でも紹介した田汝康教授の帆船貿易關係の論文が、『中國帆船貿易和對外關係史論集』(浙江人民出版社、一九八七年十一月)としてまとめられ研究者に便宜を與えている。

## (7)

『康熙起居注』(中國第一歷史檔案館整理、中華書局)第二冊一一九九頁、康熙二十三年七月十一日乙亥の條。

石柱奏曰、(中略)臣奉命往開海界、閩粵兩省沿海居民紛

紛群集、焚香跪迎。

(8) 道光『廈門志』卷五、商船の條に次のようにある。

商船自廈門販貨、往來內洋、及南北通商者、有橫洋船、販  
 罈船。橫洋船者、由廈門、對渡臺灣鹿耳門、涉黑水洋、黑  
 水南北流甚險、船則東西橫渡、故謂之橫洋船、身樑頭二丈  
 以上。

(9) 同書に次のようにある。

橫洋船亦有自臺灣載糖、至天津貿易者、其船較大、謂之糖  
 船、統謂之透北船。

(10) 同書、同條に次のようにある。

販罈船又分南罈、北罈。南罈者、販貨至漳州、南澳、廣東  
 各處貿易之船、北罈者、至溫州、寧波、上海、天津、登  
 萊、錦州貿易之船。

(11) 松浦章「清代盛京海港錦州とその後背地」(『關西大學  
 學論集』第三七卷第一號、一九八七年十二月)。

(12) 『籌辦夷務始末』卷二十五、咸豐八年五月、慶祺等奏沿海  
 布置情形摺に次のようにある。

錦州天橋廠海口、向係閩、廣、江、浙等省沙、鳥等船、前  
 來貿易之區、舖戶較多、是爲極要。

(13) 『備邊司謄錄』第二十冊(大韓民國、國史編纂委員會)七  
 四三~七七七頁。松浦章「李朝漂着中國帆船の「問情別單」  
 について(下)」(『關西大學東西學術研究所紀要』第十八輯、  
 一九八五年三月)四九~五一頁參照。『備邊司謄錄』第二十  
 三冊七四五頁に次のようにある。

本年(嘉慶十八年)四月初七日、自同安縣、往臺灣府、裝

載糖屬、五月十五日、往江南省松江府上海縣、交易茶葉。

七月初六日、又自上海縣、往奉天省西錦州、交易後、販載  
 黃豆一千石、白米十二包、鹿肉餅八包、牛筋五包、木耳七  
 包、遠志十包、甘草十五包、丹蔘五包、赤芍藥七包、瓜子  
 三十包、柴胡四包、防風六包、要回本縣、十月二十七日發  
 船。

(14) 松浦章「清代における沿岸貿易について—帆船と商品流通

—」(小野和子氏編『明清時代の政治と社會』京都大學人文  
 科學研究所、一九八三年三月)六一九頁。

(15) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS,  
 DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, Second issue,  
 Vol. I-Northern and Yangtze ports, p. 26. Newchwang  
 (q) 1906.

(16) 光緒『天津府志』卷三十三、權稅、國朝に次のようにあ  
 る。

天津海稅。凡津寧海船及江浙閩粵等船、裝載貨物雜糧、駛  
 進大沽海口者、在此納稅。

(17) 『宮中檔康熙朝奏摺』第七輯、一一六頁、に次のようにあ  
 る。

本年陸月拾五日、有福建泉州府晉江縣雙桅洋船壹隻、發字  
 壹千壹百參拾陸號、船戶陳順興、水手拾玖名、裝載客貨、  
 粗碗壹萬伍千箇、白糖伍百篋、糖菓貳拾肆桶、冰糖參拾  
 桶、竹筴貳拾陸把、魚翅大小伍捆、烏糖肆篋、水手帶碗壹  
 萬箇。又有福建泉州府晉江縣雙桅洋船壹隻、發字壹千伍百  
 貳拾捌號、船戶蔡興利、水手拾玖名、裝載客貨、白糖伍百

伍拾簍、冰糖貳拾桶、糖菓肆桶、粗碗壹萬箇、粗小碗伍千箇、魚鱸壹捆、部牌・縣照各壹張、客人貳名、侯世英、黃朝瑞、等情前來。

- (18) 松浦章「清代における沿岸貿易について」五九九～六〇二頁、「康熙―雍正時代天津入津船號表」参照。

- (19) 『宮中檔雍正朝奏摺』第四輯、一三三頁、雍正三年四月初七日附、布蘭泰奏摺。

各海口皆有商船往來、惟閩廣江浙之船在萊陽、膠州進口爲多。

- (20) 同書、第四輯、五三三頁、雍正三年六月十六日附、登州總兵官黃元驥奏摺。

臣查、膠州、萊陽、昌邑、蓬萊各海口、惟閩廣貨物、進膠州海口者多。

- (21) 『歷代實案』第二集卷三〇、(臺灣大學印行、一九七二年六月)第四冊、二五五〇頁。

其船戶柯啓隆等口稱、啓隆等係福建漳州府海澄縣商人、給本縣票靜字三百六十七號、給關部牌洪字一百四十貳號、坐駕烏船壹隻、共計貳拾參名、于乾隆十四年三月二十九日、在廈門開船、往浙江貿易、六月十三日、彼地開船、往山東〔貿〕易、除水手陸名在膠州取銀外、〔又〕有客〔人〕壹名、共計現在拾捌名、于十月二十五日、在膠州出口。

脫字是同書卷三十一、第五冊二五八〇頁より補なった。

松浦章「十八～十九世紀における南西諸島漂着中國帆船より見た清代航運業の側面」(『關西大學東西學術研究所紀要』第十六輯、一九八三年一月)二三～二四頁参照。

- (22) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第五輯、六八九頁。乾隆十八年七月初四日附、林君陞奏摺。

查、劉河、川沙、吳淞、上海各口、有閩、粵糖船、肆、伍月、南風時候、來江貿易、玖、拾月間、置買棉花、回棹。

- (23) 前掲註(21)拙稿、二二三頁。『宮中檔乾隆朝奏摺』第一輯、四四〇頁参照。

- (24) 『安吳四種』卷一、中衢一勾卷一上卷、「海運南漕議并序」。

出吳淞口、迤南由浙及閩粵、皆爲南洋、迤北由通・海・山東・直隸及關東、皆爲北洋、南洋多磯島、水深浪巨、非鳥船不行、北洋多沙磧、水淺礁硬、非沙船不行。

- (25) (28) 松浦章「清代寧波の民船業について」(『關西大學東西學術研究所紀要』第二十一輯、一九八八年三月)。

- (26) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1882-91, First issue, 1893, Ningpo p. 377.

- (27) 段光清『鏡湖自撰年譜』(中華書局、一九八四年二次印刷)九七頁。

福建商船、常泊桃花渡江中、故東門一帶閩人水手最多。

- (29) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1892-1901, Second issue, Vol. II-Southern ports, 1906, Wenchow p. 78.

- (30) 村上直次郎氏譯註、中村孝志氏校註『ベタヴィア城日誌1』(平凡社、東洋文庫一七〇、一九七〇年九月)一四頁、序説に引く「ライエルセンの日誌」の一六二二年七月三十日の條。

(31) 乾隆『臺灣府志』卷二、規制、海防。

自廈至臺、大商船及臺屬小商船、往諸彰淡水貿易、俱由此出入。

(32) 『廈門志』卷五、洋船。

洋船即商船之大者、船用三桅、施用番木、其大者、可載萬餘石、小者亦數千石。

(33) 同書卷五、洋船。

廈門准內地之船往南洋貿易、其地爲噶喇吧、三寶瓏、實力、馬辰、埭仔、暹羅、柔佛、六坤、宋居勝、丁家盧、宿霧、蘇祿、東埔、安南、呂宋諸國。

地名の讀みは陳佳榮・謝方・陸峻嶺氏の『古代南海地名匯釋』（中華書局、一九八六年五月）を參考にした。

(34) 『華夷變態』（財團法人東洋文庫刊、一九五七年三月、東方書店覆刻、一九八四年三月）中冊、一二八七頁。

(35) 同書、中冊、一二五三頁。

(36) 同書、中冊、一五九九頁。

(37) 同書、中冊、一二六八頁。

住宅之唐人も數萬可有御座候。

(38) 同書、中冊、一二七四頁。

(39) 同書、中冊、一八四〇頁。

(40) 民國『漳浦縣志』卷二十二、再續志、人物志上、蔡新傳。

乾隆六年……閩粵洋船、不下百十號。

(41) 『宮中檔乾隆朝奏摺』第一輯、八一五頁。

內地販洋商船每年出口、自五十餘隻、至七十餘隻不等。

(42) 松浦章「清代の海外貿易について」（『關西大學文學論集創

立百周年記念號、一九八六年十一月）四五二―四五三頁。

(43) 佐々木正哉氏「十九世紀初期中國戒克の海外貿易に關する資料」（『近代中國』第三卷、一九七八年五月）、五八頁。

(44) 『廈門志』卷五、商船。

南北通商之船、每船出海一名、即船主、舵工一名、亞班一名、大總一名、頭舵一名、司杉板船一名、總舖一名、水手二十餘名、或十餘名。

『臺海使槎錄』卷一、赤嵌筆談、海船。

南北通商每船、出海一名、即船主、舵工一名、亞班一名、大總一名、頭舵一名、司杉板船一名、總舖一名、水手二十餘名、或十餘名。

『廈門志』は出典を明記していないが、赤嵌筆談に據ったと思われる。

(45) 『廈門志』卷十五、俗尙。

領船運貨出洋者。曰出海。

(46) 光緒『苗栗縣志』卷七、風俗考。

船中有名出海者、司帳及收攬貨物。

(47) 嘉慶『澄海縣志』卷六、風俗、生業。

船頭目有三、首出海、掌數兼管通船諸務。

(48) 松浦章「長崎來航唐船の經營構造について―特に乾隆・嘉慶・道光期を中心に―」（『史泉』第四十五號、一九七二年九月）一四一―一五頁。

(49) 註(44)參照。

(50) 『海運備探』卷五、船式。

舵工、正副二人、正舵、主針盤羅經及調度一切、副舵、雖

主舵惟承正舵意指。

- (51)(53) 『外國通覽』(國立公文書館内閣文庫藏)卷一、南京  
船漂著之趣寫、房州狀之寫、南京船役名。

- (52) 『臺海使槎錄』卷一、海船。

有占風望向者、緣篷桅繩而上、登眺盤旋、了無怖畏、名曰  
亞班。

- (54) 『海運備採』卷五、船式。

大纜、二人、主頭巾頂篷大桅上旗號、帶管尾送篷大蓬上一  
切繩索。

- (55) 註(44)參照。

- (56) 『海運備採』卷五、船式。

- (57) 松浦章「長崎來航唐船の經營構造について」二五頁。

- (58) 『臺海使槎錄』卷一。

每船載杉板船一隻、以便登岸、出入、悉於舟側。

- (59)(61) 『外國通覽』卷一、南京船役名。

- (60) 『海運備採』卷五、

總舖、一人、主鍋飯柴米事。

- (62) 松浦章「十八、十九世紀における南西諸島漂着中國帆船よ  
り見た清代航運業の側面」六六、六七頁。

- (63) 『廈門志』卷五、洋船。

通販外國之船、每船船主一名、財副一名、司貨物錢財。總  
桿一名、分理事件。火長一正一副、掌船中更漏及駛船針  
路。亞班、舵工各一正一副。大纜、二纜各一、管船中纜  
練。一錠、二錠各一、司錠。一遷、二遷、三遷各一、司桅  
練。杉板船一正一副、司杉板及頭纜。押工一名、修理船中

器物。擇庫一名、清理船艙。香工一名、朝夕焚香楮、祀  
神。總舖一名、又司火食。水手數十名。

『臺海使槎錄』卷一、赤嵌筆談、海船。

通販外國船主一名、財副一名(以下『廈門志』と同文であ  
るが總桿が總桿とあり、一錠以下の錠が錠とあり、香工が  
香公とある)。

- (64) 松浦章「長崎來航唐船の經營構造について」二四頁。

- (65) 『外國通覽』卷一、南京船役名。

(66) 松浦章「中國商船の航海日誌―咸豐元年(一八五二)長崎  
來航、豐利船「日記備査」について―」(關西大學東西學術  
研究所創立三十周年記念論文集、一九八一年十二月)參照。  
同論文に附載の「豐利船日記備査」は中國社會科學院近代史  
研究所、近代史資料編輯室編『近代史資料』總六十一號(中  
國社會科學出版社、一九八六年七月)に「豐利船日記」とし  
て標點排印されている(六〇、八五頁)。

- (67) 前掲註(64)拙稿、二五頁。

- (68)(70)(75) 『外國通覽』卷一、南京船役名。

- (69) 註(64)拙稿、二四、二五頁。

- (71) 註(64)拙稿、二六頁。

- (72)(73) 註(64)拙稿、二七頁。

- (74) 註(64)拙稿、二六、二七頁。

- (76) 田中謙二氏・松浦章共編著『文政九年遠州漂着得泰船資  
料』(關西大學出版部、一九八六年三月)松浦章「解題」六  
三九頁。

- (77) 『外國通覽』卷一、南京船役名。

(78) 註(64) 拙稿、二七頁。

(79) 『宮中檔雍正朝奏摺』第八輯、八三六頁、雍正五年九月初九日附、廣東巡撫楊文乾、福建總督高其倬、福建巡撫常賚奏摺。

査、從前商船出洋之時、每船所報人數、連舵水客商總計多者不過七、八十人、少者六、七十人。

(80) 註(64) 拙稿、二三～二四頁。

(81) 『廈門志』卷十五、俗尙。

造大船、費數萬金、造船置貨者、曰財東。

(82) 註(64) 拙稿、一～二頁。

(83) 京都大學附屬圖書館所藏『唐國漂流記』中の中國船員の具呈文、中國官吏の咨文等を松浦章「清代海商的一考察」(『歴史檔案』一九八九年第一期掲載豫定)として紹介している。

(84) 『唐國漂流記』、唐人共口書。

〔鄭青〕等財東信公與係泉州人、從幼徒居寧波。

(85) 註(64) 拙稿、一一～一二頁。

(86) 『唐國漂流記』、護照之圖。

今令商人信公與僑行商鄭青雲雇本縣船戶彭世彩船隻、置貨往洋貿易。

(87) 註(64) 拙稿、一七～二〇頁。

(88) 註(66) 拙稿、二五九頁。

(89) 註(66) 拙稿、二八四頁、咸豐元年十一月初二日、初三日條。『近代史資料』總六十一號、六一頁。

(90) 『通航一覽』第六、八二～八三頁。

(91) 松浦章「日清貿易における長崎來航唐船について―清代鳥船を中心に―」(山・仲・下)『史泉』第四十七、四十八、四十九號、一九七三年九月、一九七四年三月、九月)。松浦章「清代鳥船と「長崎版畫」(『關西大學考古學等資料室紀要』第二號、一九八五年三月)。

(92) 同治『福建通志』卷五十二、國朝蠲賑、

漳州府……泉州府……兩府人民、原有三等、上者者以販洋爲事業、下等者以出海採捕駕船、挑腳爲生計、惟中等者力農度日、故各屬不患米貴、只患無米。

(93) 藍鼎元『鹿洲初集』卷三、論南洋事宜書。

內地造一洋船、大者七、八千金、小者二、三千金。

(94) 民國『漳浦縣志』卷二十二、蔡新傳。

閩粵洋船……每船大者造作近萬金、小者亦四、五千金。

(95) 『廈門志』卷十五、俗尙。

合數人、開一店舖、或製造一舶、則姓金、金猶合也。

宮崎市定氏「合本組織の發達」(『東洋史研究』第十三卷五號、一九五五年一月、『アジア史研究』第三卷所收)。

(96) 前掲註(91) 拙稿。

(97) (98) (99) CHINA. IMPERIAL MARITIME CUSTOMS, DECENNIAL REPORTS, 1882-91, First issue, Foochow p. 424.

(100) (101) *ibid.*, Second issue, Vol. II-Southern ports, Foochow p. 109.

(102) *ibid.*, First issue, Amoy p. 515.

- (105) *ibid.*, Second issue, Vol. II-Southern ports, Amoy p. 141.
- (106) *ibid.*, First issue, Newchwang p. 30.
- (107) *ibid.*, Second issue, Vol. I-Northern and Yangtze ports, Newchwang p. 26.
- (108) *ibid.*, First issue, Chefoo p. 70.
- (109) 同治『福建通志』卷百四十、國朝官績、高其倬傳。其倬疏言、福興漳泉各府……民之稍富者爲船主爲商人、其貧者爲頭舵爲水手、一船幾及百人、一年往還得千餘金、或數百金、卽水手之類亦每人可得二、三十金、其本人長年不食本地米糧、又得銀歸、養其家下及手藝之人、皆大有生

業、洋船一回、開行設備、又足養商賈之家。

- (110) 『宮中檔雍正朝奏摺』第二十一輯、三三三頁。雍正十一年四月初五日附、郝玉麟奏摺。

每年閩省洋船、約得番銀二、三百萬、載回內地、以利息之贏餘、佐耕耘之不足。

〔附記〕

本稿は昭和六十三年度文部省科學研究費「十七—十九世紀における漂着中國船資料よりみた清代海上貿易史の研究」の成果の一部である。

stone inscriptions which were collected in local gazetteers edited in the late Qing dynasty and early Republican period. Particularly, it will clearly show, by using the stone inscriptions connected to the powerful Jiang 姜 of Ninghaizhou 寧海州, that the Li family expanded their rule even while grasping power in that area. Further, stone inscriptions reveal that after the death of Li Quan, Li Tan's following twenty years of life were not characterized by a smooth assumption of his father's position. Rather, we can infer from evidence on stone carvings, that this period was actually one of direct Mongol rule. In his rise to power, Li Tan at first absorbed regional power, thereby establishing his control. Li Tan went on to construct a rather solid establishment of power. In doing so, he used arrangements of the Chinese bureaucratic system, promoting native Chinese literate to positions of importance. Stone inscriptions give concrete examples of these policies. Because the stone inscriptions verify the existence of persons referred to as Li Tan's elder and younger brothers, they lead us to infer the existence of a group of adopted relatives of Li Quan.

## THE SHIPPING BUSINESS OF FUJIAN PROVINCE IN THE QING DYNASTY

MATSUURA Akira

Scholarship in recent years has gradually made clear that maritime trade by Qing dynasty Chinese merchants was very active. Particularly, Fujian province was the center of this thriving maritime trade. Fujian province's maritime vessels sailed not only in the coastal waters, but also they were launched on expansive voyages to foreign shores.

Especially the coastal regions and harbors of present day Liaoning 遼寧, Tianjin, Jiaozhou 膠州, Shanghai, Ningpo, Wenzhou 溫州, Taiwan were centers of maritime trading activity. Abroad, Nagasaki in Japan, Manila in the Phillipines, Karapa (Batavia) on the island of Java, and Vietnam, Cambodia, Thailand, and the east coast of the Malay peninsula, were all important centers of Chinese maritime trading activity.



That Fujian maritime trade thrived in this way was not only due to Fujian occupying a coastal area, but also to the tendency of surplus agricultural labor to turn to the sea for a livelihood. While relatively few engaged in ship building or became shippers themselves, a very large number became sailors on coastal and foreign-bound vessels. The large number of people variously engaged in these maritime enterprises were part of the reason for Fujian's economic vigor.

## THE SOCIAL STATUS OF THE CHIEFTAIN OF DESA

UEMURA Yasuo

This essay examines the kind of regulations pertaining to the social status of the chieftain of Desa during the final organization of colonial rule of Desa, Java since the beginning of the 19th century, and those regulations of his social status during the reorganization of that rule. This essay also examines the way in which the chieftain of Desa was viewed by the inhabitants of Desa. The reorganization was intended to standardize the ruler's position within the social and political environment of Desa. Yet the chieftain's social position was strongly connected to the presence or absence of intervention by indigenous authorities. Generally, when the chieftain cooperated with local authorities, his social position was heightened. As long as he was not despotic, the local inhabitants, in one respect, recognized the necessity of the chieftain of Desa's social status. The essay shows then that the authority of the chieftain of Desa was still considered an object of worship. Yet it also reveals, in other respects, that there were tendencies which gradually brought about the destruction of the relationship between the chieftain of Desa and the local inhabitants.